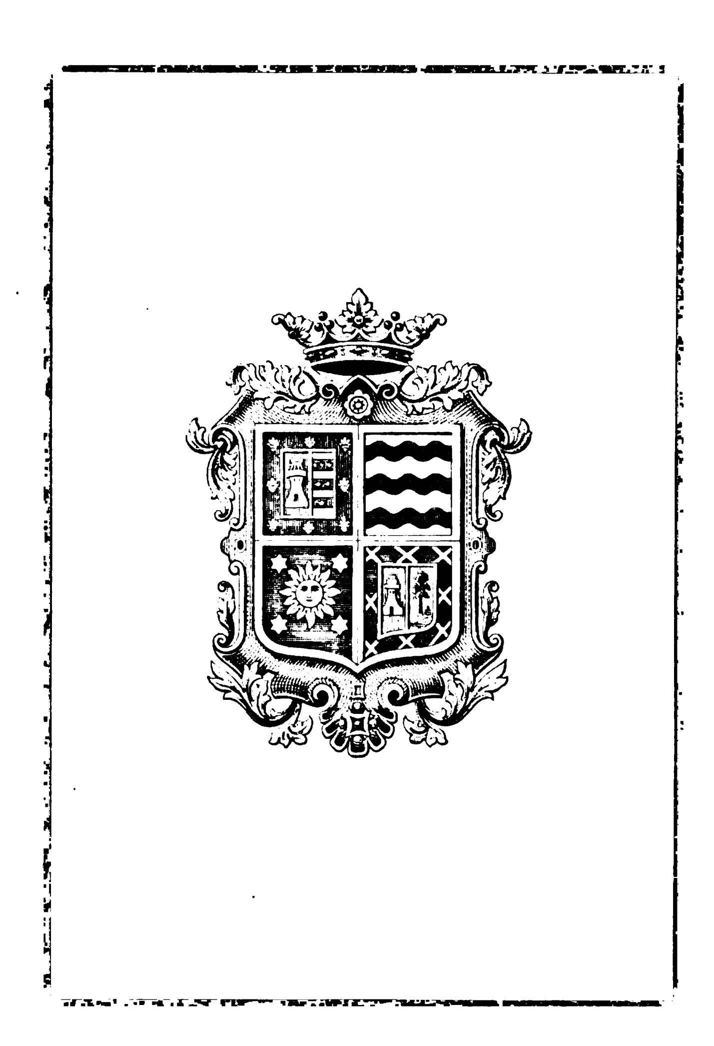
République Française

Commission Internationale pour la Traversée Des Pyrénées Centrales 1904


139
420





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

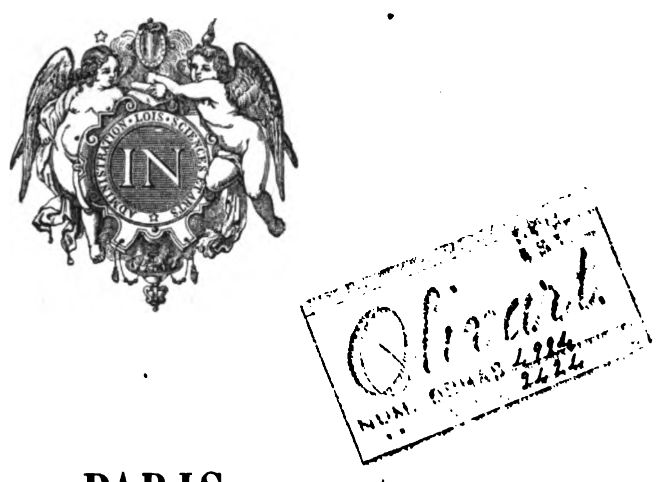
COMMISSION INTERNATIONALE

POUR

LA TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES CENTRALES

SESSION DE PARIS

1904



PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

MDCCCCIV

COMMISSION INTERNATIONALE

POUR

LA TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES CENTRALES.

PREMIÈRE SÉANCE.

MERCREDI 13 JUILLET 1904.

La séance est ouverte à 3 heures après midi, au Ministère des Affaires étrangères, à Paris.

Sont présents :

MM. **Paul Larrouy,** Ministre plénipotentiaire,
Jules Lax, Inspecteur général des Ponts et Chaussées,
Louis Robert, Lieutenant-Colonel du Génie,

délégués par le Gouvernement français;

MM. **A. de la Barre de Flandre,** Ministre de Sa Majesté catholique,
Eduardo López Navarro, Inspecteur général des Chemins, Canaux et Ports,
Joaquin Barraquer, Colonel du Génie,

délégués par le Gouvernement espagnol.

M. Larrouy préside la séance.

M. le Président présente à la Commission, pour remplir les fonctions de secrétaire, **M. Fernand Nouailhac-Pioch,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Cette proposition est agréée.

M. de la Barre se réserve de proposer ultérieurement un secrétaire de nationalité espagnole, qu'il n'est pas encore en mesure de désigner.

M. le Président, en souhaitant la bienvenue à MM. les délégués espagnols, et en particulier à M. l'Inspecteur général López Navarro qui figure pour la première fois dans la Commission, leur témoigne le profond regret qu'éprouve la délégation française de ne plus voir parmi eux l'éminent Inspecteur général des Chemins, Canaux et Ports qui, pendant la session de l'an dernier, à Madrid, représentait si dignement le Département des Travaux publics d'Espagne. La mort de Joaquin Bellido, absolument inattendue pour qui avait pu apprécier, quelques mois auparavant, la vigueur de son esprit et sa juvénile ardeur au travail, a été un deuil de cœur pour ses collègues français; ils conserveront pieusement sa mémoire, et, dans leur esprit comme dans le sentiment public des deux pays voisins et amis, son nom restera justement attaché à la grande œuvre de paix et d'union dont, selon le ferme espoir de la délégation française, la réunion actuelle de la Commission amènera, sans plus de retard, la solution définitive.

M. le Président rappelle ensuite que, suivant le programme qui ressort des communications échangées en ces derniers temps entre les deux Gouvernements, les débats de la Commission, dans sa présente session, doivent porter uniquement sur les points de détail techniques visés dans les projets de Convention et de Règlement d'exécution qu'elle a adoptés le 11 juillet 1903, et laisser hors de cause les articles 1, 2, 7, 8, et 9 dudit projet de Convention et les paragraphes 1° et 2° dudit projet de Règlement.

M. de la Barre, au nom de la délégation espagnole, remercie M. le Président de la cordialité de son accueil et exprime, lui aussi, la confiance que les délibérations de la Commission, ne devant plus avoir pour objet que des questions de détail, aboutiront promptement, grâce à l'égal bon vouloir des deux parties, à l'accord final si désiré sur les deux versants des Pyrénées.

Il ne saurait admettre, cependant, qu'il y ait des articles discutables et d'autres non discutables, et la délégation espagnole présentera toutes observations qui lui paraîtront nécessaires conformément aux instructions qu'elle a reçues de son Gouvernement.

M. Lax, sans vouloir discuter, quant à présent tout au moins, le bien ou mal fondé du droit, ainsi revendiqué par M. De la Barre, de pouvoir remettre en question, dans la présente session, toutes les clauses des projets de Convention et de Règlement d'exécution votés l'an dernier, à Madrid, par l'unanimité de la Commission, déclare, pour prévenir tout malentendu, que, si respectueux soient-ils de l'entière liberté de parole de chacun de ses membres, les délégués français auraient le regret de devoir se refuser à tout débat que voudraient ouvrir leurs collègues espagnols sur ceux des articles et paragraphes desdits projets qui, comme vient de le rappeler M. le Président, doivent, d'après l'entente intervenue entre les deux Gouvernements, demeurer indiscutés.

Il fait remarquer ensuite que, la réunion actuelle de la Commission ayant été provoquée par l'Espagne, alors qu'au contraire la France s'est constamment offerte et est toujours prête à consacrer par un acte diplomatique les textes mêmes des projets de Convention et de Règlement dressés en 1903, il appartient à la délégation espagnole de prendre l'initiative de toutes modifications que — sur les points secondaires seulement où ils demeurent revisables, et ils ne le sont pas, notamment, en ce qui touche la création des deux lignes de la Convention de 1885 et de celle d'Ax-les-Thermes à Ripoll que leur a adjointe le projet de Convention de 1903 — elle désirerait voir apporter à ces textes. Les délégués français ne peuvent qu'attendre, à cet égard, les propositions de leurs collègues, et sont prêts à les examiner.

M. López Navarro répond que quelques jours encore seront nécessaires à la délégation espagnole pour formuler ses desiderata, qui — il peut le déclarer dès à présent — ne porteront que sur quelques dispositions de détail des textes dont s'agit, et même sur des questions de forme plutôt que de fond, et laisseront intact, dans son essence, le projet de Convention rédigé à Madrid en juillet 1903 relativement aux trois lignes transpyrénéennes projetées.

Déférant à cette demande d'ajournement, la Commission fixe sa prochaine séance au lundi 18 juillet, à 9 heures et demie du matin.

La séance est levée à 4 heures.

Les Délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les Délégués espagnols :

De la Barre,
E. López Navarro,
Joaquin Barraquer.

Le Secrétaire,

F. Nouailhac-Pioch.

DEUXIÈME SÉANCE.

LUNDI 18 JUILLET 1904.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.
Tous les délégués sont présents.

M. de la Barre préside la séance.

M. le Président présente à la Commission, pour remplir les fonctions de secrétaire concurremment avec M. Nouailhac-Pioch, **M. le Commandant Francisco Echagüe,** Attaché militaire à l'Ambassade d'Espagne à Paris. Cette proposition est agréée.

M. Nouailhac-Pioch donne lecture du procès-verbal de la séance précédente.

M. le Colonel Barraquer tient, avant de l'adopter, à dire, à propos des observations de M. Lax qui s'y trouvent relatées, qu'à son sens, d'une part, ce n'est pas l'Espagne qui a pris l'initiative de la présente session de la Commission, cette session n'étant que la suite de celle de l'an dernier, simplement suspendue pour attendre la décision du Ministre de la Guerre de Sa Majesté au sujet de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll, et, d'autre part, tous les articles des projets de Convention et de Règlement votés en 1903 sont susceptibles de révision.

M. Lax, pour ne pas retarder l'adoption du procès-verbal, se réserve de produire ultérieurement, si besoin est, tous arguments utiles à l'appui de son dire de la dernière séance sur les deux points contestés par M. le Colonel Barraquer.

Après cet échange d'observations, le procès-verbal est adopté.

Sur l'invitation de **M. le Président, M. le Commandant Echagüe** donne lecture, au nom de la délégation espagnole, de la Note suivante :

«PROJET DE CONVENTION.

«*ARTICLE PREMIER.*

«Il sera construit..... et près *du port de Somport et du Pont-du-Roi sur la* «*Garonne.*

«La première.....

«La seconde.....

«La troisième partira de (*le point que désigneront les trois délégués français*), *suivra* «*la vallée de la Garonne, coupera la frontière vers le Pont-du-Roi, traversera en tunnel* «*le port de la Bonaigua, et suivra la vallée du Noguera-Pallaresa pour se terminer à* «*Lérida, dans la vallée du Sègre.*

« ART. 2.

« *Les deux Gouvernements s'engagent à terminer les trois lignes dans le délai maximum « de dix ans à compter de l'échange des ratifications de la présente Convention.....*

« *Ils s'obligent également à réduire ce délai autant que possible, si chaque Gouvernement « ou les concessionnaires, par les ressources dont ils disposent, par leurs démarches dans « les contrées que traversent les lignes, ou par leurs conditions techniques, pouvaient abréger « la période de construction ou d'établissement de toutes les lignes, de quelqu'une ou de « quelques-unes d'entre elles.*

« *Les études nécessaires pour fixer le tracé définitif de quelques-unes de ces lignes, qui « ne sera pas précisé dans tous ses détails, se continueront avec toute l'activité possible par « les deux Gouvernements agissant d'un commun accord, pour faciliter, autant que cela « dépendra d'eux, la rapide concession et exécution.*

« ART. 3.

« *Sur les trois lignes mentionnées à l'article 1er,* la traction.....

« ART. 4.

« Le tunnel..... passage *à une voie espagnole et une autre française ayant le même axe.*

« Les deux Gouvernements.....

« ART. 5.

« *Sur chacune des trois lignes citées dans l'article 1er, il y aura deux gares inter- « nationales : une sur le territoire français et une autre sur le territoire espagnol, reliées « entre elles, quand il y aura un tunnel international, par deux voies, française et espa- « gnole, qui auront le même axe.*

« *L'emplacement et les projets des gares internationales et des voies qui les relieront « respectivement seront fixés, d'un commun accord, par les deux Gouvernements.*

« *Les gares seront construites et payées par le Gouvernement du pays où elles seront « situées, mais les voies qui relieront les gares entre elles seront construites et entretenues « par les deux Gouvernements.*

« ART. 6.

« Les deux.....

« ART. 7.

« La Commission..... à ce que la construction *des trois lignes qui font l'objet de « cette Convention soit terminée dans le délai stipulé à l'article 2.*

« ART. 8.

« En vue.....

« ART. 9.

« La présente.....

«PROJET DE RÈGLEMENT.

«1° Dans le délai maximum de cinq années à compter de l'échange des ratifi-«cations de la Convention, la ligne du Somport....

«Après l'achèvement.....

«2° Les opérations topographiques et les autres travaux techniques relatifs au «projet du tunnel international du Somport, *des gares internationales des trois lignes «et à la fixation exacte, sur le terrain, des points où elles traverseront la frontière*, seront «effectués.....

«Les ingénieurs.....

«3° Les comptes..... »

M. López Navarro, résumant cette proposition, fait remarquer qu'elle comporte essentiellement :

1° la déviation de la ligne de Saint-Girons à Lérida, pour la faire passer par le Pont-du-Roi et la vallée de la Garonne, et non plus par le port de Salau;

2° la fixation d'un même délai de dix ans pour l'exécution des trois lignes internationales;

3° l'établissement, sur chacune d'elles, de deux gares internationales, celles de la ligne du Somport devant être reliées entre elles, à travers le tunnel international, par une voie française et une voie espagnole de même axe superposées.

M. Lax, sans avoir pu, à la simple audition, se faire une opinion sur l'ensemble de la proposition qui vient d'être lue, croit devoir signaler immédiatement que, sur un point tout au moins, et un point de première importance, elle sort des limites assignées aux travaux de la Commission. Elle comporte, en effet, la substitution à la ligne transpyrénéenne de Saint-Girons à Lérida par le col de Salau, comprise dans la Convention non ratifiée de 1885 et maintenue dans le projet de Convention de 1903, d'une ligne tout autre, celle de Lérida à Montréjeau par le Pont-du-Roi, qui, bien qu'étudiée vers 1880 par les ingénieurs des deux nations, n'avait jamais été prise en considération dans les pourparlers qui se poursuivent depuis près de 40 ans entre les deux Gouvernements.

Sur ce point-là donc, s'il était maintenu, nulle discussion ne pourrait utilement s'ouvrir entre les deux délégations.

M. le Colonel Barraquer répond qu'à son avis :

1° aucun des trois projets de Convention rédigés jusqu'à présent n'ayant reçu force de loi, toutes les lignes pyrénéennes en projet peuvent être remises en discussion, et les délégués des deux Gouvernements sont libres de proposer tout ce qu'ils estimeront opportun pour la traversée des Pyrénées, reprendre les tracés antérieurement étudiés, en proposer la modification, s'il y a lieu, envisager de nouveaux tracés, en un mot discuter avec pleine liberté tout ce qui touche la matière;

2° l'adjonction de la ligne d'Ax à Ripoll, proposée par le Gouvernement français, a changé les termes du problème et autorise l'introduction dans le débat de la variante que propose la délégation espagnole du tracé de la ligne du Noguera-Pallaresa;

et 3° le Ministère de la Guerre espagnol, qui ne trouvait pas exempte d'inconvénient la création de la ligne d'Ax à Ripoll, l'ayant cependant acceptée pour être agréable au Gouvernement français, peut bien demander qu'en retour, la France consente à la déviation proposée du tracé de la ligne du Noguera-Pallaresa.

M. Lax croit le moment venu d'opposer à cette déclaration, qui ne tend à rien moins que faire table rase du passé et remettre en question le problème tout entier de la traversée des Pyrénées centrales, le programme strictement limité où, en l'état présent des choses, doivent se renfermer les délibérations de la Commission.

Ce programme se dégage nettement, comme l'on va voir, de l'échange de vues qui a eu lieu tout récemment entre les deux Gouvernements.

Le 5 juin dernier, en effet, le Ministre d'État d'Espagne, après avoir confirmé l'acceptation en principe, précédemment donnée par le Gouvernement du Roi, de la ligne d'Ax à Ripoll, demandait que la Commission internationale des transpyrénéens se réunît de nouveau à Paris, pour : «fixer tous les détails relatifs à la construction des trois chemins de fer en étude, c'est-à-dire ceux d'*Ax-les-Thermes à Ripoll*, d'*Oloron à Zuéra* et de *Saint-Girons à Lérida*, compris dans les projets de Protocole, de Convention et de Règlement de 1903».

Le 17 du même mois, l'Ambassadeur de France, répondant à M. San Pedro, acceptait le principe de cette réunion, mais sous l'expresse réserve que les délibérations de la Commission : «porteraient uniquement sur les points de détail techniques que laisse seulement en suspens l'accord définitivement acquis dès aujourd'hui sur le principe de la construction des *trois lignes transpyrénéennes en projet*».

Quelques jours plus tard, le Gouvernement espagnol, sans rien objecter à cette réserve, ce qui équivalait évidemment à l'accepter, annonçait l'envoi à Paris de ses délégués, qui, depuis le 12 juillet, siègent dans la Commission.

M. Lax espère qu'après ce simple rappel de faits, les délégués espagnols concevront bien que la délégation française ne puisse, avec la meilleure volonté du monde, les suivre sur le terrain trop vaste où ils voudraient l'amener.

M. Larrouy, invoquant les usages diplomatiques, fait remarquer qu'il serait sans précédent, dans une Commission internationale, de laisser mettre en discussion des points étrangers au programme convenu entre les Gouvernements.

Ce programme, dans le cas présent, visant uniquement et exclusivement les trois lignes définies à l'article 1er du projet de Convention de 1903, la question relative à la ligne du Pont-du-Roi ne peut pas être posée, et, si M. le Président croyait devoir la laisser mettre en discussion, la délégation française se verrait obligée de se retirer pour prendre de nouvelles instructions.

M. le Lieutenant-Colonel Robert prie ses collègues de considérer qu'abstraction faite, même, de l'objection de droit présentée par MM. Larrouy et Lax, la substitution de tout autre transpyrénéen à celui du col de Salau obligerait le Ministère de la Guerre français à des études nouvelles, dont la durée retarderait outre mesure, contre le gré des deux nations, la conclusion des travaux de la Commission.

M. López Navarro tient à déclarer que, dans l'esprit de la délégation espagnole, la proposition de diriger par le val d'Aran et le Pont-du-Roi, au lieu de la maintenir dans son tracé primitif par le col de Salau, la ligne de Lérida à Saint-Girons, implique non pas l'abandon de cette ligne, mais une simple modification de son tracé.

M. Lax ne saurait accepter cette manière de voir. Ce qui, en effet, caractérise, à proprement parler, chaque ligne transpyrénéenne, c'est le point où elle traverse la frontière. C'est le choix de ce point qui intéresse spécialement les deux pays contigus; c'est sur sa détermination qu'ont toujours porté, comme de juste, les négociations relatives aux transpyrénéens. Il est donc impossible de tenir pour une simple variante de la ligne du col de Salau un tracé qui reporterait son point de passage au Pont-du-Roi, situé à une quarantaine de kilomètres, à vol d'oiseau, plus à l'Ouest.

M. le Président, constatant que la discussion qui vient d'avoir lieu accuse, entre les délégués des deux nations, une divergence de vues irréductible sur un point essentiel de la proposition espagnole, propose de suspendre la séance, pour permettre à la délégation française d'aviser.

La séance est suspendue à dix heures trois quarts.
Elle est reprise à onze heures et demie.

M. Larrouy donne lecture de la déclaration suivante :

« La Délégation française,

« Après avoir entendu la lecture des propositions de la délégation espagnole, et « pris, à leur sujet, de nouvelles instructions,

« Déclare :

« 1° Ne pouvoir discuter celle de ces propositions qui tend à la substitution d'une « ligne franchissant la frontière au Pont-du-Roi à celle — définie tant dans la Con- « vention non ratifiée du 13 février 1885 que dans le projet de Convention du « 11 juillet 1903 — qui la franchirait au col de Salau;

« 2° Être prête, néanmoins, pour que les négociations en cours ne subissent de « son fait aucun retard, à discuter dès à présent les autres propositions de la délé- « gation espagnole, dans l'hypothèse, bien entendu, de l'inscription, dans le projet « de Convention à établir, des trois seules lignes définies dans le projet de Conven- « tion de 1903. »

M. le Président estime que la déclaration qui vient d'être lue oblige la délégation espagnole à demander à son Gouvernement de nouvelles instructions sur le point que se refusent à discuter les délégués français. Ce n'est qu'après la réception de ces instructions que pourra se tenir utilement une nouvelle séance de la Commission.

M. Larrouy partage cette manière de voir. Il propose, cependant, de confier dès à présent à MM. Lax et López Navarro, assistés de MM. les Secrétaires, le soin de

préparer, de concert, les travaux plus spécialement techniques de la Commission, sur les points visés au paragraphe 2° de la déclaration.

Cette proposition est adoptée.

MM. Lax et **López Navarro** conviennent de se réunir le mardi 19 juillet, à 10 heures du matin, au Ministère des Travaux publics.

Il est décidé que la prochaine séance fera l'objet d'une convocation ultérieure.

La séance est levée à midi et quart.

Les Délégués espagnols :

De la Barre,
E. López Navarro,
Joaquin Barraquer.

Les Délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les Secrétaires :

Francisco Echagüe.

F. Nouailhac-Pioch.

TROISIÈME SÉANCE.

VENDREDI 22 JUILLET 1904.

En suite de l'envoi, sur la demande de M. le Président de la délégation espagnole, de la convocation que prévoyait pour une date indéterminée le procès-verbal de sa deuxième séance, la Commission se réunit à 4 heures et demie, pour entendre une déclaration de M. de la Barre, puis reprendre, s'il y a lieu, le cours de ses travaux.

M. Larrouy préside la séance.

M. de la Barre déclare que la délégation espagnole, sous une inspiration dont les délégués français apprécieront, sans nul doute, le caractère franchement amical, n'insiste pas sur la proposition, qu'elle avait faite dans la séance précédente, de reporter du col de Salau au Pont-du-Roi la traversée de la frontière par la troisième des lignes transpyrénéennes visées à l'article 1er du projet de Convention de 1903.

M. le Président, au nom de la délégation française, exprime toute la satisfaction que lui cause cette déclaration si nette et si conciliante, qui, écartant le seul obstacle vraiment sérieux à une entente définitive entre les délégués des deux pays et rendant possible la reprise immédiate des délibérations de la Commission, lui est un sûr présage du succès final de leurs communs efforts.

Sur son invitation, **M. le commandant Echagüe** donne lecture du procès-verbal de la séance du 18 juillet, qui est adopté.

A la demande de **M. le Président, M. Lax** rend compte des pourparlers qui, conformément à une décision prise par la Commission dans sa séance précédente, se sont engagés, tout aussitôt, entre ses deux membres techniques, sur les points de la proposition espagnole autres que celui qui vient d'en être retranché.

Ces pourparlers, fait-il remarquer tout d'abord, ne pouvaient malheureusement pas, malgré l'exemple contraire fourni par les conférences analogues de Madrid en 1903, aboutir à la signature en commun d'un accord quelconque sur les points controversés.

Dès la première réunion, en effet, M. López Navarro a déclaré n'être qualifié pour consentir, de son autorité propre, aucun changement aux demandes espagnoles lues dans la deuxième séance de la Commission, mais bien seulement pour entendre les objections que leur pourrait opposer son collègue français, les discuter avec lui, et recevoir, éventuellement, ses contre-propositions.

Au cours de leurs entretiens, qui se sont poursuivis, il est à peine besoin de le dire, dans l'esprit le plus amical, les deux délégués ont eu un égal souci de maintenir sur le terrain des possibilités techniques et financières du problème l'étude de chacune des questions qui se posaient devant eux.

La délégation espagnole avait, dans la deuxième séance de la Commission internationale, suggéré trois modifications aux projets de Convention et de Règlement d'exécution votés en 1903, savoir :

l'unification des délais d'exécution des trois lignes transpyrénéennes projetées;

la création, sur chacune d'elles, de deux gares internationales, situées de part et d'autre de la frontière et reliées entre elles par deux voies, l'une française, l'autre espagnole, qui, sur les deux lignes à tunnel international — celles du Somport et du col de Salau —, auraient le même axe, c'est-à-dire se superposeraient l'une à l'autre pour n'en former, en réalité, qu'une seule, hispano-française, à quatre rails;

enfin, la mise à la charge de chaque Gouvernement, non plus de la moitié du coût cumulé des gares internationales de l'ensemble des trois lignes, mais bien du coût total de celles de ces gares qui seraient établies sur son territoire.

L'échange de vues a porté, successivement, sur ces trois points.

Au sujet des délais d'exécution, la Commission avait admis en 1903 que la ligne de Cerdagne serait exécutée en cinq ans et celle du Somport en dix ans, au plus, à compter de la ratification de la Convention à intervenir. Elle n'avait fixé aucun terme même seulement pour l'achèvement des études de la ligne de Lérida à Saint-Girons.

Selon le désir de la délégation espagnole, M. Lax s'est offert à prolonger de cinq ans, pour l'égaler à celui afférent à la ligne d'Oloron à Zuéra, le délai maximum d'exécution de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll, et à stipuler cette même durée de dix ans pour la construction de la ligne du col de Salau. Pour cette dernière, toutefois, s'en référant à la Convention du 13 février 1885, qui n'obligeait la France à en entreprendre la construction entre Seix — elle se poursuit déjà actuellement entre Saint-Girons et Seix — et la frontière qu'après l'achèvement par l'Espagne de la section de 120 kilomètres de Lérida à Sort, il a proposé de ne faire courir les dix années que du jour de cet achèvement.

En ce qui touche les gares et leurs raccordements, le projet primitif d'établissement des lignes du Somport et du col de Salau comportait, pour chacune de ces lignes, un tunnel international à deux voies indépendantes, l'une espagnole, l'autre française, et, aux deux extrémités de chaque tunnel, une gare internationale en territoire espagnol et une en territoire français.

Par de pures raisons d'économie, il a été admis en 1903, par l'unanimité des délégués des deux pays, que, pour chacune des deux seules lignes dont on envisageait alors la construction immédiate, celles du Somport et d'Ax à Ripoll, il ne serait créé qu'une seule gare internationale, celle du Somport aux Arañones, en Espagne, et celle de Cerdagne en France. Cette solution permettait de n'établir qu'à une voie le tunnel du Somport, grâce à l'emploi prévu de la traction électrique des trains, qui rendait inutile de donner au tunnel une surlargeur pour la ventilation.

Aujourd'hui qu'il s'agit de régler la question des gares internationales non plus seulement pour les deux lignes susdites, mais encore pour celle du col de Salau, la délégation espagnole voudrait en revenir, pour toutes trois, au système de la dualité de ces gares, sans pour cela renoncer à n'établir que pour une voie unique, hispano-française, à quatre rails, les deux tunnels internationaux.

Tout en préférant personnellement le système de la gare unique à celui des deux gares, **M. Lax** n'a pas hésité à accepter, malgré le surcroît de dépense qui en résultera, l'application du dernier de ces deux systèmes sur la ligne de Cerdagne, qui ne comporte pas de tunnel international; à la condition, bien entendu, que les deux gares y soient reliées par deux voies distinctes, l'une française, l'autre espagnole. Il en est ainsi, comme l'on sait, non seulement entre les gares d'Hendaye et d'Irun, mais aussi entre celles de Cerbère et de Port-Bou, que sépare, pourtant, un tunnel international.

A l'égard des deux autres lignes, qui comportent, chacune, un souterrain international, **M. Lax**, quel qu'eût été son désir de se rallier encore sur ce point purement technique à la proposition espagnole, a soutenu que la solution mixte dont s'agit y créerait une gêne inacceptable pour l'exploitation normale des gares internationales, auxquelles — suivant un usage si général qu'il est devenu comme un principe — chacun des co-exploitants doit, à toute heure, avoir libre accès pour ses trains et ses manœuvres, et a conclu au maintien du système beaucoup plus économique adopté en 1903, qui, d'ailleurs, a reçu déjà la sanction d'une longue expérience sur les deux lignes internationales franco-italiennes : sur celle du Mont-Cenis, la gare internationale unique est à Modane, en France, et sur celle du littoral méditerranéen à Vintimille, en Italie.

Pour bien montrer, au reste, qu'en préconisant la solution de la gare unique, il n'obéissait qu'à sa conviction d'ingénieur, sans arrière-pensée d'aucune sorte, **M. Lax** s'est déclaré prêt à laisser aux délégués espagnols, pour l'établissement d'une gare unique au Somport, le libre choix entre la tête espagnole et la tête française du tunnel international, entre l'emplacement des Arañones, en Espagne, — désigné, sur leur propre demande, dans le projet de Convention de 1903 — et celui des Forges d'Abel, en France; étant entendu, naturellement, que, selon leur choix et par réciprocité, la gare internationale unique du col de Salau serait placée en France ou en Espagne.

Enfin, pour le cas où, cette proposition tout amicale et inspirée par le seul souci de l'intérêt financier des deux pays ne lui agréant pas, la délégation espagnole persisterait à réclamer deux gares internationales par ligne, **M. Lax** a été jusqu'à admettre que cela se pourrait accepter, malgré l'énorme surcroît de dépenses qui en résulterait et dont la France aurait à supporter la moitié, mais à la condition expresse que les deux tunnels internationaux fussent exécutés pour deux voies indépendantes, une française et une espagnole.

Enfin, sur la question de savoir s'il convient ou non de comprendre dans le compte commun des dépenses à répartir par moitié entre les deux Gouvernements les frais de la construction des gares internationales, **M. Lax** a exposé que, chacune d'elles devant être à l'usage commun des deux pays, il est tout naturel qu'ils en supportent le coût par moitié, comme la délégation espagnole elle-même ne le conteste pas pour les tunnels. Aussi a-t-il proposé que cette manière de faire, convenue en 1903, soit maintenue sans changement.

M. le Président, après avoir remercié **M. Lax** de son si clair et intéressant compte rendu, indique que, sur deux points de détail que ne visait pas la proposition espagnole, il y aurait intérêt — et les dernières instructions de la délégation

française le prévoient — à apporter deux légères retouches au projet de Convention de 1903. Elles consisteraient, savoir :

la première, à y ajouter, pour la bonne règle, — comme aussi, bien entendu, au projet de Règlement annexe — une clause portant que la Convention nouvelle annule et remplace la Convention non ratifiée du 13 février 1885;

et la seconde, par où se manifesterait l'égal désir des deux parties d'ouvrir le plus tôt possible la période d'exécution de la grande entreprise depuis si longtemps à l'étude, à y stipuler l'engagement réciproque des deux Gouvernements de soumettre les nouveaux textes à la ratification parlementaire dès la plus prochaine session des Chambres législatives de France et d'Espagne.

M. le Colonel Barraquer prie M. Lax de vouloir bien compléter son exposé en indiquant, avec l'exactitude actuellement possible, ce qu'il en coûterait de plus pour appliquer, sur les trois lignes actuellement envisagées, le système de la gare double avec, pour deux d'entre elles, un tunnel international à deux voies distinctes, que prévoyait le projet de Convention de 1894, au lieu du système de la gare unique avec tunnel à voie simple, auquel la Commission internationale avait donné la préférence en 1903.

M. Lax répond que, d'après les études d'avant-projet des ingénieurs français et espagnols pour le Somport et des ingénieurs français seuls pour le col de Salau et la ligne de Cerdagne, le surcroît de dépense serait d'environ 26 millions, répartis comme suit :

Somport....	Suppression d'une gare internationale............	3	millions.
	Réduction à une voie de la section du tunnel.......	7	
Salau......	Suppression d'une gare internationale..............	3	
	Réduction à une voie de la section du tunnel........	10	
Ax à Ripoll..	Suppression d'une gare internationale et d'une des deux voies intermédiaires..........................	3	
	Ensemble............	26	

M. López Navarro déclare que ces évaluations répondent bien aux renseignements qu'il a pu recueillir en Espagne, comme à ses propres appréciations.

M. le Président fait connaître que, d'accord avec ses collègues français, M. Lax, après ses conférences avec M. López Navarro, a dressé, sur les bases qui ressortent de son exposé de tout à l'heure, de nouveaux projets de Convention, Règlement d'exécution et Protocole, que la délégation française, les ayant examinés et faits siens, a résolu de proposer à l'acceptation de la Commission.

Il prie l'un de MM. les secrétaires, M. Nouailhac-Pioch, d'en donner lecture.

M. Nouailhac-Pioch lit les documents ci-après :

I. PROJET DE CONVENTION.

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit trois lignes internationales qui traverseront, respectivement, la frontière franco-espagnole aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, et près des ports du Somport et de Salau.

La première partira d'Ax-les-Thermes (Ariège), traversera en tunnel le col de Puymorens, coupera la frontière aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, franchira en tunnel le col de Tosas, et s'embranchera à Ripoll sur le chemin de fer de Granollers à San-Juan-de-las-Abadesas.

La seconde partira d'Oloron (Basses-Pyrénées), remontera la vallée d'Aspe, franchira en tunnel le Somport, pénétrera dans la vallée du Rio Aragon, puis passera dans celle du Gallego, et s'embranchera à Zuéra sur la ligne de Saragosse à Barcelone.

La troisième partira de Saint-Girons (Ariège), remontera la vallée du Salat, franchira en tunnel le col de Salau, pénétrera en Espagne par la vallée du Noguera-Pallaresa, et s'y embranchera, à Sort, sur la ligne projetée de Lérida à la frontière.

ART. 2.

Les deux Gouvernements s'engagent à exécuter chacune des trois lignes susdites le plus rapidement possible, et, en tout cas, dans un délai maximum de dix années.

Pour chacune des deux premières, qui doivent s'embrancher, en Espagne, sur des lignes déjà actuellement ouvertes à l'exploitation, ce délai courra du jour de l'échange des ratifications de la présente Convention.

Pour la troisième, qui doit s'embrancher, en Espagne, sur la ligne non encore exécutée de Lérida à la frontière par la vallée du Noguera-Pallaresa, ce délai courra du jour de la notification par le Gouvernement espagnol au Gouvernement français de l'achèvement de la section de Lérida à Sort de ladite ligne.

ART. 3.

Sur les trois lignes internationales, la traction se fera soit à la vapeur, soit à l'électricité, par adhérence ou par tout autre moyen agréé par les deux Gouvernements, le mode de traction pouvant d'ailleurs varier, sur chaque ligne, suivant les sections.

Le matériel de traction seul y pourra être de types spéciaux; les autres véhicules devront, dans chacun des deux pays, être des types en usage sur l'ensemble des voies ferrées à largeur normale dudit pays.

Les déclivités ne devront pas dépasser : pour le cas de la traction à vapeur par adhérence, trente-trois millimètres par mètre, et pour celui de la traction électrique par adhérence quarante-trois millimètres par mètre.

Dans les tunnels internationaux du Somport et de Salau, où la traction s'effectuera par l'électricité, les déclivités ne devront pas dépasser trente-quatre millimètres par mètre.

Dans le cas de la traction par adhérence, les rayons des courbes ne devront pas être inférieurs, savoir :

Sur les sections à traction à vapeur, à trois cents mètres pour la voie espagnole et deux cent soixante mètres pour la voie française;

Et sur les sections à traction électrique, à deux cent trente mètres pour la voie espagnole et deux cents mètres pour la voie française.

Toutefois, ces rayons minima pourront être abaissés en cas de difficultés exceptionnelles de construction, pour lesquelles il sera statué par les deux Gouvernements.

Pour le cas de la traction par tout autre moyen que l'adhérence, il sera statué d'accord entre les deux Gouvernements sur les limites à admettre pour les déclivités et pour les rayons des courbes.

ART. 4.

Le tunnel international du Somport partira, en France, des Forges d'Abel, à une cote qui ne sera pas inférieure à 1.064 mètres, et aboutira aux Arañones, en Espagne, à la cote invariable 1.195 m., 50. Il sera à deux pentes de longueurs sensiblement égales. Il donnera passage à une voie française unique. La force hydraulique à provenir du lac d'Estaes sera, dans les conditions que fixeront de concert les deux Gouvernements, utilisée sur les deux versants pour le percement du tunnel.

Le tunnel international du col de Salau partira, en France, du Jeu-du-Mail, à une cote qui ne pourra être inférieure à 1.035 mètres, et aboutira près d'Isil, en Espagne, à une cote qui ne pourra être inférieure à 1.188 mètres. Il sera à deux pentes de longueurs aussi égales que possible. Il donnera passage à une voie espagnole unique.

Les deux Gouvernements arrêteront, d'un commun accord, le tracé, le profil et, d'une manière générale, les dispositions techniques des deux tunnels internationaux.

Chacun de ces tunnels, superstructure comprise, sera exécuté par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement français dans la partie comprise entre la tête française et le point culminant du profil en long; par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement espagnol entre ce point culminant et la tête espagnole.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée définitivement par chacun des deux Gouvernements.

ART. 5.

Il sera établi sur la ligne d'Ax à Ripoll deux gares internationales, situées l'une en France, l'autre en Espagne, et reliées entre elles par deux voies, l'une française, l'autre espagnole.

Il sera établi une seule gare internationale sur chacune des deux autres lignes : celle de la ligne du Somport sera située sur le territoire espagnol, aux Arañones; celle de la ligne du col de Salau sur le territoire français, au Jeu-du-Mail.

La voie française traversant le tunnel du Somport sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire espagnol, la voie espagnole traversant le tunnel du col de Salau sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire français.

Les projets de chacune de ces deux gares et des voies reliant entre elles les deux gares internationales de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll et, respectivement, aux souterrains de faîte celles des lignes du Somport et du col de Salau seront arrêtés d'un commun accord par les deux Gouvernements.

Tous ces travaux seront exécutés par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement sur le territoire duquel ils seront situés; chacun des deux Gouvernements arrêtera

souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée par chacun des deux Gouvernements.

ART. 6.

Les deux Gouvernements supporteront par moitié les frais d'entretien des ouvrages établis à leurs frais communs en vertu des articles 4 et 5 ci-dessus.

ART. 7.

La Commission internationale se réunira toutes les fois que l'un des deux Gouvernements le jugera nécessaire, et au moins une fois par an, au mois de mai, pour contrôler l'exécution des clauses de la présente Convention, étudier tous les autres points de sa compétence, et, notamment, veiller à ce que la construction des trois lignes soit achevée dans les délais stipulés à l'article 2 ci-dessus.

ART. 8.

En vue d'assurer la marche normale des travaux, les deux Gouvernements suivront, en ce qui concerne tant l'ordre et les délais à observer pour l'exécution des lignes que l'apurement des comptes des ouvrages à établir à frais communs, les dispositions générales stipulées dans le Règlement d'exécution ci-annexé.

Ce Règlement, devant former partie intégrante de la présente Convention, aura la même vigueur qve s'il s'y trouvait littéralement inséré.

ART. 9.

La présente Convention annule et remplace celle signée à Madrid le 13 février 1885 et non ratifiée.

ART. 10.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées après approbation par les Chambres législatives en Espagne et en France, auxquelles elle sera présentée au cours de leur plus prochaine session.

II. PROJET DU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION
PRÉVU À L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION.

1° Dans le délai maximum de cinq années à compter de l'échange des ratifications de la Convention, la ligne du Somport sera prolongée, en Espagne, jusqu'à Villanua, et l'on terminera, en France, la section d'Oloron à Bedous.

Après l'achèvement desdites sections, les travaux du tunnel de faîte et de ses raccordements avec Villanua d'une part et Bedous de l'autre, ainsi que ceux de la ligne de Zuéra à Turuñana (Atalaya), devront être entrepris assez tôt et poursuivis assez activement pour être entièrement terminés au plus tard à l'expiration du délai de dix ans stipulé à l'article 2 de la Convention pour l'exécution de la ligne d'Oloron à Zuéra.

2° Les opérations topographiques et les autres travaux techniques relatifs aux projets des tunnels internationaux et des gares internationales seront effectués d'un commun accord

par les ingénieurs des deux Gouvernements et soumis à la Commission internationale, qui devra, lorsqu'il y aura lieu, les présenter à l'approbation des deux Gouvernements.

Les ingénieurs des deux pays dirigeront respectivement, après adjudication simultanée des travaux en France et en Espagne, la construction de la partie du tunnel du Somport comprise entre la tête située dans leur pays et le point culminant du profil en long. Ils vérifieront périodiquement, ensemble, l'alignement et les pentes des parties construites et en construction sur les deux versants du tunnel. Il sera procédé de même à l'égard du tunnel du col de Salau.

3° Les comptes généraux des dépenses prévus aux articles 4 et 5 de la Convention comprendront : les frais exposés à partir de la ratification de la Convention pour l'étude des ouvrages auxquels s'appliquent ces comptes; les dépenses proprement dites des travaux, qu'il s'agisse de celles prévues aux marchés d'entreprise ou des augmentations survenues en cours d'exécution ou, encore, de celles effectuées directement en régie; les frais de surveillance; les indemnités à payer soit aux entrepreneurs, soit à des tiers; les frais de procédure et, en général, les dépenses de toute nature se rattachant à l'exécution desdits travaux, à la seule exception des traitements et indemnités des ingénieurs et agents faisant partie du cadre permanent des Travaux publics des deux pays, traitements et indemnités qui seront à la charge de leurs Gouvernements respectifs.

4° Le présent Règlement d'exécution annule et remplace celui signé à Madrid le 13 février 1885 et non ratifié.

III. PROJET DE PROTOCOLE.

Les soussignés, délégués des Gouvernements de la République française et de Sa Majesté le Roi d'Espagne, se sont réunis à Paris, conformément à leurs instructions, pour reviser la Convention, non ratifiée, et le Règlement d'exécution, également non ratifié, signés à Madrid le 13 février 1885, entre les deux Gouvernements, en vue de l'établissement de voies ferrées à travers les Pyrénées centrales, comme aussi le projet de Convention et le projet de Règlement d'exécution relatifs au même objet signés à Paris le 30 avril 1894 et ceux signés à Madrid le 11 juillet 1903, entre les délégués des deux Gouvernements.

Après l'examen auquel ils ont procédé de concert, ils ont reconnu que, pour tenir compte des changements survenus depuis lors, il conviendrait de substituer, tant à la Convention et au Règlement non ratifiés de 1885 qu'aux projets de Convention et de Règlement de 1894 et à ceux de 1903, de nouveaux projets dont ils ont arrêté les termes. Ils ont, par suite, décidé, d'un commun accord, d'annexer lesdits nouveaux projets de Convention et de Règlement au présent Protocole, et de les soumettre à leurs Gouvernements respectifs.

Fait en double à Paris, le

Les délégués français : *Les délégués espagnols :*

M. Lax, s'en référant à l'offre qu'il a faite à M. López Navarro et à laquelle se sont associés, dès qu'ils l'ont connue, les deux autres membres de la délégation française, de laisser aux délégués espagnols la faculté de faire reporter s'il leur convient, aux Forges d'Abel, en France, la gare internationale du Somport, que le

projet de Convention dont ils viennent d'entendre la lecture plaçait, selon les précédents de l'affaire, aux Arañones, en Espagne, donne lecture de la Note suivante :

NOTE-ANNEXE AU PROJET DE CONVENTION CI-DESSUS TRANSCRIT.

« En présentant le projet de Convention qui vient d'être lu, la délégation fran-
« çaise laisse toute liberté à la délégation espagnole d'y remplacer, savoir :

« À L'ARTICLE 4 :

« *alinéa 1, ligne 4*, le mot « française » par le mot « espagnole »,

« *et alinéa 2, ligne 4*, le mot « espagnole » par le mot « française ».

« ET À L'ARTICLE 5 :

« *alinéa 2, ligne 2*, les mots : « espagnol, aux Arañones » par les mots : « fran-
« çais, aux Forges d'Abel » ;

« *même alinéa, ligne 3*, les mots : français, au Jeu-du-Mail » par les mots « espa-
« gnol, près d'Esterri-de-Aneo » ;

« *alinéa 3, ligne 1*, le mot : « française » par le mot : « espagnole » ;

« *même alinéa, ligne 2*, le mot : « espagnol » par le mot : « français » et le mot : « espagnole » par le mot : « française » ;

« enfin, *même alinéa, ligne 3*, le mot : « français » par le mot : « espagnol ».

M. de la Barre prend acte du dépôt de la contre-proposition de la délégation française, et, en raison de ce qu'elle exige, de la part des délégués espagnols, un examen approfondi, il demande que la date de la prochaine séance ne soit fixée qu'ultérieurement.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 6 heures et demie.

Les délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les délégués espagnols :

De la Barre,
Eduardo López Navarro,
Joaquin Barraquer.

Les secrétaires :

F. Nouailhac-Pioch. **Francisco Echagüe.**

QUATRIÈME SÉANCE.

LUNDI 8 AOÛT 1904.

La séance est ouverte à 3 heures.
Tous les délégués sont présents.

M. de la Barre préside la séance.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et adopté.

M. le Président, parlant au nom de la délégation espagnole, se déclare en mesure de faire connaître les conclusions auxquelles l'a conduite une étude attentive de la contre-proposition déposée, au cours de la précédente séance, par les délégués français.

En ce qui touche, d'abord, la gare internationale du Somport, pour l'emplacement de laquelle la délégation française leur a laissé le libre choix entre les têtes Nord et Sud du tunnel international, les délégués espagnols ont décidé d'opter pour l'emplacement des Forges d'Abel en France, au lieu et place de celui des Arañones en Espagne, qu'indiquait le projet de Convention de 1903.

A l'égard de la ligne du col de Salau, la délégation espagnole estime que les études n'en sont pas encore assez avancées pour qu'il convienne dès à présent :

d'une part, de décider *ne varietur* que la gare internationale sera placée à Esterri-de-Aneo, au lieu de s'en remettre, pour le choix de son emplacement, à une entente ultérieure des deux Gouvernements;

et, d'autre part, de fixer l'altitude minima de chacune des têtes du souterrain international.

Sans méconnaître la portée de la disposition générale qui réserve aux deux Gouvernements, agissant de concert, l'approbation des projets des quatre gares internationales, les délégués espagnols verraient avantage à ce qu'il fût explicitement stipulé, dès aujourd'hui, que, dans celles du Somport et du col de Salau — dont chacune constituera à elle seule, sur la ligne correspondante, l'instrument d'échange du trafic international —, chacun des deux pays disposera des installations nécessaires pour l'exploitation et la surveillance du chemin de fer et le service des douanes.

Enfin, sans vouloir porter la moindre atteinte à l'engagement que, par l'article final de la Convention à intervenir, les deux Gouvernements prendraient, l'un envers l'autre, de présenter cette Convention à leurs Parlements respectifs dès leur plus prochaine session, les délégués espagnols désireraient que fût ajouté au projet de Protocole proposé par la délégation française le troisième paragraphe du projet correspondant voté à Madrid en 1903, qui réservait aux deux Gouvernements l'entière liberté de régler d'après leurs ressources budgétaires la marche des travaux projetés, dans la limite, bien entendu, des délais d'exécution totale fixés par la Convention.

M. Larrouy donne acte à la délégation espagnole du choix — fait par elle dans l'exercice de la faculté d'option que lui avaient concédée, à cet égard, les délégués français — de l'emplacement des Forges d'Abel pour la gare internationale du Somport.

M. Lax, sur les autres points, tout de détail, qu'a visés l'exposé de M. le Président de la délégation espagnole, fait observer :

qu'en inscrivant dans l'article 5 de leur projet de Convention des cotes minima (1.035 mètres et 1.188 mètres) pour les têtes Nord et Sud du tunnel du col de Salau, les délégués français n'ont fait que suivre, et encore avec toute la prudence commandée par l'état d'inachèvement des études sur le terrain, l'exemple de la Commission internationale elle-même, qui, en 1894, était allée jusqu'à fixer invariablement, et précisément aux altitudes précitées, la position de ces deux têtes;

et qu'en ce qui concerne les installations à créer dans les gares internationales uniques du Somport et du col de Salau, s'ils ont omis de les énumérer, même en termes généraux, c'est qu'ils ont considéré les intérêts respectifs des deux pays, sur ce point, comme garantis pleinement, et sur le pied d'une égalité parfaite, par la clause du projet de Convention qui fait dépendre des volontés concordantes des deux Gouvernements la détermination des ouvrages à établir sur la partie internationale de chacune des trois lignes projetées.

Cela dit, la délégation française, pour entrer dans les vues de ses collègues espagnols, est prête à leur donner, à ce double égard, toute satisfaction, comme encore — en prenant acte, bien entendu, de cette déclaration de M. de La Barre que ne pourra s'en trouver ni infirmée ni aucunement atténuée la force obligatoire de la disposition conventionnelle qui fixe à dix années la durée maxima de l'établissement de chacun des trois transpyrénéens — à ajouter, selon leur désir, à son projet de Protocole le troisième paragraphe de celui de 1903.

M. López Navarro, se félicitant de cette déclaration si pleinement conciliante, propose qu'il soit donné de la contre-proposition française une nouvelle lecture, qui permette aux délégués de convenir, chemin faisant, des légères retouches à y apporter.

M. Nouailhac-Pioch procède à cette lecture, en suite de laquelle un accord unanime s'établit entre les délégués, dans les termes suivants :

I. PROJET DE CONVENTION.

a. Les articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 et 10 sont adoptés sans changement.

b. Les articles 4 et 5 le sont sous les réserves suivantes :

1° Les alinéas 1 et 2 de l'article 4 seront rédigés comme suit :

Le tunnel international du Somport partira, en France, des Forges-d'Abel, à une cote qui ne sera pas inférieure à 1.064 mètres, et aboutira aux Arañones, en Espagne, à la cote invariable 1.195 m. 50. Il sera à deux pentes de longueurs sensiblement égales. Il donnera passage à une voie espagnole unique. La force hydraulique à provenir du lac

d'Estaes sera, dans les conditions que fixeront de concert les deux Gouvernements, utilisée sur les deux versants pour le percement du tunnel.

Le tunnel international du col de Salau partira, en France, du Jeu-du-Mail, et aboutira, en Espagne, près d'Isil. Il sera à deux pentes de longueurs aussi égales que possible. Il donnera passage à une voie française unique.

2° Les alinéas 2, 3 et 4 de l'article 5 seront rédigés comme suit :

Il sera établi une seule gare internationale sur chacune des deux autres lignes : celle de la ligne du Somport sera située sur le territoire français, aux Forges d'Abel; celle de la ligne du col de Salau sur le territoire espagnol, en un point qui sera déterminé d'accord entre les deux Gouvernements.

La voie espagnole traversant le tunnel du Somport sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire français. La voie française traversant le tunnel du col de Salau sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire espagnol.

Les projets de chacune de ces quatre gares et des voies reliant entre elles les deux gares internationales de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll et, respectivement, aux souterrains de faîte celles des lignes du Somport et du col de Salau seront arrêtés d'un commun accord par les deux Gouvernements. Dans les gares internationales du Somport et du col de Salau, chacun des deux pays disposera des installations nécessaires pour l'exploitation et la surveillance du chemin de fer et pour le service des douanes.

II. PROJET DE RÈGLEMENT D'EXÉCUTION.

a. Les paragraphes 2°, 3° et 4° sont adoptés sans modification.

b. Le paragraphe 1° est adopté sous réserve que le deuxième alinéa en sera rédigé comme suit :

Le plus tôt possible, et au plus tard dès l'achèvement desdites sections, les travaux du tunnel de faîte et de ses raccordements avec Villanua d'une part et Bedous de l'autre, ainsi que ceux de la ligne de Zuéra à Turuñana (Atalaya), devront être entrepris, puis poursuivis assez activement pour être entièrement terminés avant l'expiration du délai de dix ans stipulé à l'article 2 de la Convention pour l'exécution de la ligne d'Oloron à Zuéra.

III. PROJET DE PROTOCOLE.

Les premier et deuxième alinéas en sont adoptés sans changement.

Il y sera ajouté un troisième alinéa ainsi conçu :

De plus, il a été entendu que les délégués, en signant ce Protocole, réservaient l'entière liberté d'action de leurs Gouvernements relativement à l'époque à laquelle seront commencés les travaux, en raison des dépenses que cette Convention doit entraîner et des ressources budgétaires qui devront être affectées à la construction des lignes, ces dépenses et ces ressources, dont le montant n'a pas encore pu être déterminé, devant être l'objet d'examens ultérieurs de la part de chacun des deux Gouvernements.

Sur la proposition de **M. le Président,** la Commission s'ajourne au jeudi 11 août, à 4 heures du soir, pour la signature en double expédition, par tous ses

membres, du Protocole et des projets de Convention et de Règlement d'exécution qu'ils viennent d'adopter à l'unanimité, et pour la clôture de ses travaux.

La séance est levée à 6 heures.

Les délégués espagnols :

De la Barre,
Eduardo López Navarro,
Joaquin Barraquer.

Les délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les secrétaires :

Francisco Echagüe.

F. Nouailhac-Pioch.

CINQUIÈME ET DERNIÈRE SÉANCE.

JEUDI 11 AOÛT 1904.

La séance est ouverte à 4 heures.
Tous les délégués sont présents.

M. Larrouy préside la séance.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et adopté.

Tous les délégués signent, pour qu'elles soient annexées au présent procès-verbal, les expéditions du Protocole et des projets de Convention et de Règlement d'exécution dont les textes[1] ont été arrêtés dans la précédente séance.

Avant de clore la session, dont l'ordre du jour est épuisé, **M. le Président** tient à signaler le caractère essentiellement équitable des textes, mûrement et loyalement délibérés, que les délégués des deux nations, convaincus au même degré — la preuve en ressort de leur vote unanime — de leur efficacité pratique. vont maintenant soumettre à l'acceptation de leurs Gouvernements respectifs. Cette acceptation, dont il ne saurait douter, marquera, à vrai dire, l'ouverture de la période de réalisation de la grande œuvre d'union et de progrès depuis si longtemps à l'étude en France et en Espagne.

A cette œuvre si pleine de promesses, il se félicitera toujours d'avoir modestement collaboré avec les collègues dont il doit se séparer aujourd'hui et qui emporteront toute son estime et toute son amitié.

M. de la Barre s'associe sans réserve aux appréciations et aux espoirs de M. le Président, et exprime toute la gratitude des délégués espagnols pour le cordial accueil qu'ils ont reçu de leurs collègues français. La délégation espagnole tout entière conservera, il l'affirme, le meilleur souvenir des conférences qui, pour le plus grand bien des deux pays, viennent d'aboutir à un succès si complet.

Sur la proposition de **M. le Président**, la Commission vote des remerciements à MM. les Secrétaires pour le zèle irréprochable dont ils ont fait preuve pendant la présente session.

Le procès-verbal de la présente séance est lu et adopté.

La séance est levée à 5 heures.

Les délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les délégués espagnols :

De la Barre,
Eduardo López Navarro,
Joaquin Barraquer.

Les secrétaires :

F. Nouailhac-Pioch. **Francisco Echagüe.**

---

[1] Voir ces textes aux pages 27 à 31 ci-après.

ANNEXES

AU PROCÈS-VERBAL DE LA CINQUIÈME ET DERNIÈRE SÉANCE.

I. PROTOCOLE.

Les soussignés, délégués des Gouvernements de la RÉPUBLIQUE FRANÇAISE et de SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE, se sont réunis à Paris, conformément à leurs instructions, pour reviser la Convention, non ratifiée, et le Règlement d'exécution, également non ratifié, signés à Madrid le 13 février 1885, entre les deux Gouvernements, en vue de l'établissement de voies ferrées à travers les Pyrénées centrales, comme aussi le projet de Convention et le projet de Règlement d'exécution relatifs au même objet signés à Paris le 30 avril 1894, et ceux signés à Madrid le 11 juillet 1903, entre les délégués des deux Gouvernements.

Après l'examen auquel ils ont procédé de concert, ils ont reconnu que, pour tenir compte des changements survenus depuis lors, il conviendrait de substituer, tant à la Convention et au Règlement non ratifiés de 1885 qu'aux projets de Convention et de Règlement de 1894 et à ceux de 1903, de nouveaux projets dont ils ont arrêté les termes. Ils ont, par suite, décidé, d'un commun accord, d'annexer lesdits nouveaux projets de Convention et de Règlement au présent Protocole, et de les soumettre à leurs Gouvernements respectifs.

De plus, il a été entendu que les délégués, en signant ce Protocole, réservaient l'entière liberté d'action de leurs Gouvernements relativement à l'époque à laquelle seront commencés les travaux, en raison des dépenses que cette Convention doit entraîner et des ressources budgétaires qui devront être affectées à la construction des lignes, ces dépenses et ces ressources, dont le montant n'a pas encore pu être déterminé, devant être l'objet d'examens ultérieurs de la part de chacun des deux Gouvernements.

Fait en double à Paris, le onze août mil neuf cent quatre.

Les délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les délégués espagnols :

De la Barre,
Eduardo López Navarro,
Joaquin Barraquer.

II. PROJET DE CONVENTION.

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit trois lignes internationales qui traverseront, respectivement, la frontière franco-espagnole aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, et près des ports du Somport et de Salau.

La première partira d'Ax-les-Thermes (Ariège), traversera en tunnel le col de Puymorens, coupera la frontière aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, franchira en tunnel le col de Tosas, et s'embranchera à Ripoll sur le chemin de fer de Granollers à San-Juan-de-las-Abadesas.

La seconde partira d'Oloron (Basses-Pyrénées), remontera la vallée d'Aspe, franchira en tunnel le Somport, pénétrera dans la vallée du rio Aragon, puis passera dans celle du Gallego, et s'embranchera à Zuéra sur la ligne de Saragosse à Barcelone.

La troisième partira de Saint-Girons (Ariège), remontera la vallée du Salat, franchira en tunnel le col de Salau, pénétrera en Espagne par la vallée du Noguera-Pallaresa, et s'y embranchera, à Sort, sur la ligne projetée de Lérida à la frontière.

ART. 2.

Les deux Gouvernements s'engagent à exécuter chacune des trois lignes susdites le plus rapidement possible, et, en tout cas, dans un délai maximum de dix années.

Pour chacune des deux premières, qui doivent s'embrancher, en Espagne, sur des lignes déjà actuellement ouvertes à l'exploitation, ce délai courra du jour de l'échange des ratifications de la présente Convention.

Pour la troisième, qui doit s'embrancher, en Espagne, sur la ligne non encore exécutée de Lérida à la frontière par la vallée du Noguera-Pallaresa, ce délai courra du jour de la notification par le Gouvernement espagnol au Gouvernement français de l'achèvement de la section de Lérida à Sort de ladite ligne.

ART. 3.

Sur les trois lignes internationales, la traction se fera soit à la vapeur, soit à l'électricité, par adhérence ou par tout autre moyen agréé par les deux Gouvernements, le mode de traction pouvant d'ailleurs varier, sur chaque ligne, suivant les sections.

Le matériel de traction seul y pourra être de types spéciaux; les autres véhicules devront, dans chacun des deux pays, être des types en usage sur l'ensemble des voies ferrées à largeur normale dudit pays.

Les déclivités ne devront pas dépasser : pour le cas de la traction à vapeur par adhérence, trente-trois millimètres par mètre, et pour celui de la traction électrique par adhérence, quarante-trois millimètres par mètre.

Dans les tunnels internationaux du Somport et de Salau, où la traction s'effectuera par l'électricité, les déclivités ne devront pas dépasser trente-quatre millimètres par mètre.

Dans le cas de la traction par adhérence, les rayons des courbes ne devront pas être inférieurs, savoir :

sur les sections à traction à vapeur, à trois cents mètres pour la voie espagnole et deux cent soixante mètres pour la voie française;

et sur les sections à traction électrique, à deux cent trente mètres pour la voie espagnole et deux cents mètres pour la voie française.

Toutefois, ces rayons minima pourront être abaissés en cas de difficultés exceptionnelles de construction, pour lesquelles il sera statué par les deux Gouvernements.

Pour le cas de la traction par tout autre moyen que l'adhérence, il sera statué d'accord entre les deux Gouvernements sur les limites à admettre pour les déclivités et pour les rayons des courbes.

ART. 4.

Le tunnel international du Somport partira, en France, des Forges d'Abel, à une cote qui ne sera pas inférieure à 1.064 mètres, et aboutira aux Arañones, en Espagne, à la cote invariable 1.195 m. 50. Il sera à deux pentes de longueurs sensiblement égales. Il donnera passage à une voie espagnole unique. La force hydraulique à provenir du lac d'Estaes sera, dans les conditions que fixeront de concert les deux Gouvernements, utilisée sur les deux versants pour le percement du tunnel.

Le tunnel international du col de Salau partira, en France, du Jeu-du-Mail, et aboutira, en Espagne, près d'Isil. Il sera à deux pentes de longueurs aussi égales que possible. Il donnera passage à une voie française unique.

Les deux Gouvernements arrêteront, d'un commun accord, le tracé, le profil et, d'une manière générale, les dispositions techniques des deux tunnels internationaux.

Chacun de ces tunnels, superstructure comprise, sera exécuté par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement français dans la partie comprise entre la tête française et le point culminant du profil en long; par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement espagnol entre ce point culminant et la tête espagnole.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée définitivement par chacun des deux Gouvernements.

ART. 5.

Il sera établi sur la ligne d'Ax à Ripoll deux gares internationales, situées l'une en France, l'autre en Espagne, et reliées entre elles par deux voies, l'une française, l'autre espagnole.

Il sera établi une seule gare internationale sur chacune des deux autres lignes : celle de la ligne du Somport sera située sur le territoire français, aux Forges d'Abel; celle de la ligne du col de Salau sur le territoire espagnol, en un point qui sera déterminé d'accord entre les deux Gouvernements.

La voie espagnole traversant le tunnel du Somport sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire français. La voie française traversant le tunnel du col de Salau sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire espagnol.

Les projets de chacune de ces quatre gares et des voies reliant entre elles les deux gares internationales de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll et, respectivement, aux souterrains de faîte celles des lignes du Somport et du col de Salau seront arrêtés d'un commun accord par les deux Gouvernements. Dans les gares internationales du Somport et du col de Salau, chacun des deux pays disposera des installations nécessaires pour l'exploitation et la surveillance du chemin de fer et pour le service des douanes.

Tous ces travaux seront exécutés par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement sur le territoire duquel ils seront situés; chacun des deux Gouvernements arrêtera souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée par chacun des deux Gouvernements.

ART. 6.

Les deux Gouvernements supporteront par moitié les frais d'entretien des ouvrages établis à leurs frais communs en vertu des articles 4 et 5 ci-dessus.

ART. 7.

La Commission internationale se réunira toutes les fois que l'un des deux Gouvernements le jugera nécessaire, et au moins une fois par an, au mois de mai, pour contrôler l'exécution des clauses de la présente Convention, étudier tous les autres points de sa compétence, et, notamment, veiller à ce que la construction des trois lignes soit achevée dans les délais stipulés à l'article 2 ci-dessus.

ART. 8.

En vue d'assurer la marche normale des travaux, les deux Gouvernements suivront, en ce qui concerne tant l'ordre et les délais à observer pour l'exécution des lignes que l'apurement des comptes des ouvrages à établir à frais communs, les dispositions générales stipulées dans le Règlement d'exécution ci-annexé.

Ce Règlement, devant former partie intégrante de la présente Convention, aura la même vigueur que s'il s'y trouvait littéralement inséré.

ART. 9.

La présente Convention annule et remplace celle signée à Madrid le 13 février 1885 et non ratifiée.

ART. 10.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées après approbation par les Chambres législatives en France et en Espagne, auxquelles elle sera présentée au cours de leur plus prochaine session.

Paris, le 11 août 1904.

Les délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les délégués espagnols :

De la Barre,
Eduardo López Navarro,
Joaquin Barraquer.

III. PROJET DU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION

PRÉVU À L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION.

1° Dans le délai maximum de cinq années à compter de l'échange des ratifications de la Convention, la ligne du Somport sera prolongée, en Espagne, jusqu'à Villanua, et l'on terminera, en France, la section d'Oloron à Bedous.

Le plus tôt possible, et au plus tard dès l'achèvement desdites sections, les travaux du tunnel de faîte et de ses raccordements avec Villanua d'une part et Bedous de l'autre, ainsi que ceux de la ligne de Zuéra à Turuñana (Atalaya), devront être entrepris, puis poursuivis assez activement pour être entièrement terminés avant l'expiration du délai de dix ans stipulé à l'article 2 de la Convention pour l'exécution de la ligne d'Oloron à Zuéra.

2° Les opérations topographiques et les autres travaux techniques relatifs aux projets des tunnels internationaux et des gares internationales seront effectués d'un commun accord par les ingénieurs des deux Gouvernements et soumis à la Commission internationale, qui devra, lorsqu'il y aura lieu, les présenter à l'approbation des deux Gouvernements.

Les ingénieurs des deux pays dirigeront respectivement, après adjudication simultanée des travaux en France et en Espagne, la construction de la partie du tunnel du Somport comprise entre la tête située dans leur pays et le point culminant du profil en long. Ils vérifieront périodiquement, ensemble, l'alignement et les pentes des parties construites et en construction sur les deux versants du tunnel. Il sera procédé de même à l'égard du tunnel du col de Salau.

3° Les comptes généraux de dépenses prévus aux articles 4 et 5 de la Convention comprendront : les frais exposés à partir de la ratification de la Convention pour l'étude des ouvrages auxquels s'appliquent ces comptes; les dépenses proprement dites des travaux, qu'il s'agisse de celles prévues aux marchés d'entreprises ou des augmentations survenues en cours d'exécution ou, encore, de celles effectuées directement en régie; les frais de surveillance; les indemnités à payer soit aux entrepreneurs, soit à des tiers; les frais de procédure et, en général, les dépenses de toute nature se rattachant à l'exécution desdits travaux, à la seule exception des traitements et indemnités des ingénieurs et agents faisant partie du cadre permanent des Travaux publics des deux pays, traitements et indemnités qui seront à la charge de leurs Gouvernements respectifs.

4° Le présent Règlement d'exécution annule et remplace celui signé à Madrid le 13 février 1885 et non ratifié.

Paris, le 11 août 1904.

Les délégués français :

P. Larrouy,
J. Lax,
L. Robert.

Les délégués espagnols :

De la Barre,
Eduardo López Navarro,
Joaquin Barraquer.